

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

05/2020



Warszawski Transport Publiczny

To nie praca, to służba











Warszawski Transport Publiczny










ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM) 

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

W tym numerze iZTM chcemy przedstawić pracę tych, dzięki którym Warszawski Transport Publiczny nie zatrzymał się nawet na chwilę w czasie epidemii. Każdego dnia kierowcy, motorniczowie, maszyniści, kierownicy pociągów, dyspozytorzy, mechanicy przychodzili do pracy po to, żeby mieszkańcy aglomeracji mogli dojechać do pracy, bądź załatwić pilne, codzienne sprawy. Czasami musieli pokonywać obawy, ale wygrywało poczucie obowiązku i odpowiedzialności. Dbali też o własne bezpieczeństwo, a przecieranie pulpitów, dezynfekcja rąk i noszenie maseczek były i są dla nich chlebem powszednim. Opowiedzą o tym wszystkim sami pracownicy WTP.

Naszym Pasażerom przypominamy też o możliwości odwieszenia biletów, zakodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej. W czasie epidemii szczególną uwagę przywiązujemy do kwestii bezpieczeństwa, dlatego na tyle, na ile pozwala obecny system biletowy, jest to operacja „bezdotykowa".

Piszemy też o Klubie Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. To ludzie, którzy od 40 lat z pasją dbają o historię warszawskiej komunikacji. Utrwalają ją na zdjęciach, odkrywają stare dokumenty, ale przede wszystkim odszukują i remontują autobusy i tramwaje, które kiedyś jeździły po stolicy. Dzięki nim historia żyje.

Życzymy przyjemnej lektury

Więcej pasażerów w pojazdach WTP

W ramach kolejnego etapu znoszenia ograniczeń wynikających z epidemii koronawirusa COVID-19 od 1 czerwca rząd umożliwił zwiększenie liczby pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej.

W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego może podróżować tyle osób, ile wynosi 50 proc. wszystkich miejsc – siedzących i stojących – w pojeździe. Połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna.

Dla przykładu – jeżeli pojemność autobusu 18-metrowego (czyli przegubowego) wynosi 150 pasażerów, z czego 108 to miejsca stojące a 42 siedzące, to dotychczas maksymalnie mogło z niego korzystać 45 pasażerów. Po zwiększeniu limitu, do tego samego autobusu może wsiąść już 75 osób. Pociąg metra zabierze ok. 750 pasażerów. Przy każdych drzwiach są informacje z podaną maksymalną liczbą osób jaka może podróżować tym konkretnym pojazdem.

Pamiętajmy, że nadal trzeba zakrywać usta i nos podczas przebywania w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego. Dla wspólnego bezpieczeństwa zachowujmy odpowiedni dystans od innych podróżnych, planujmy podróż, tak aby była jak najkrótsza. Pierwsze drzwi pojazdów są zamknięte, a przednia część jest oddzielona, aby zachować należyty odstęp od kabiny prowadzącego. Prowadzący pojazdy na przystankach (także „na żądanie") sami otwierają drzwi i nie trzeba naciskać guzika. ■



Remont wiaduktu na ulicy Ostrobramskiej

Autobusy linii 151, 158, 182, 502, 514, 520, 525 i N25 jadące ulicą Ostrobramską w kierunku mostu Łazienkowskiego do odwołania kursują zmienionymi trasami.

W czwartek, 30 kwietnia drogowcy rozpoczęli remont wiaduktu wzdłuż ul. Ostrobramskiej przy węźle Przyczółek Grochowski. Z tego powodu zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego w zespole przystankowym Przyczółek Grochowski, a autobusy linii **151**, **158**, **182**, **502**, **514**, **520**, **525** i **N25** w kierunku centrum zostały skierowane na trasy objazdowe:

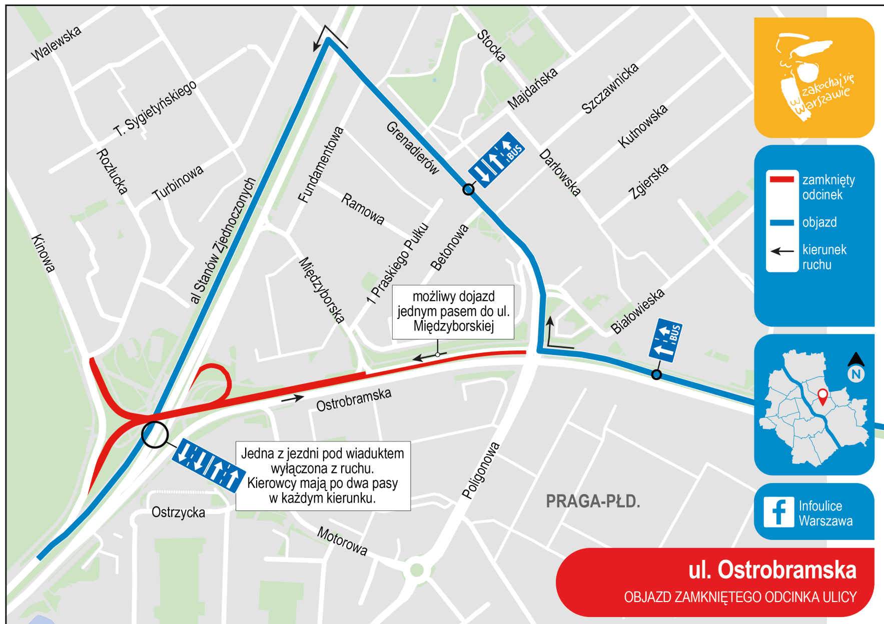
151, 182, 502, 514, 520, 525 i **N25** w kierunku Mostu Łazienkowskiego: Ostrobramska – Grenadierów – al. Stanów Zjednoczonych i dalej stałymi trasami,

158 w kierunku CH Reduta: Ostrobramska – Grenadierów – Spalinowa – Turbinowa – Rozłucka – Kinowa i dalej stałą trasą.

Na ul. Ostrobramskiej, na jezdni w kierunku centrum, od skrzyżowania z ulicami Zamieniecką i gen. A.E. Fieldorfa „Nila" oraz na ul. Grenadierów pomiędzy Ostrobramską a al. Stanów Zjednoczonych zostały wytyczone buspasy.



Dla linii zwykłych oraz nocnej będą obowiązują wszystkie przystanki na trasach objazdowych, autobusy linii przyspieszonych zatrzymują się na przystanku Os. Majdańska 01 w al. Stanów Zjednoczonych. Przystanek Przyczółek Grochowski 02 dla autobusów jadących al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda Wiatraczna, który normalnie jest na jezdni bocznej, jest czynny ale został przesunięty na jezdnię główną ulicy. Niedostępny jest przystanek Przyczółek Grochowski 03, obowiązujący dla autobusów jadących ul. Ostrobramską w kierunku mostu Łazienkowskiego. Autobusy te zatrzymują się (razem z autobusami linii 141, 143, 188 i 523) na przystanku Przyczółek Grochowski 01 zlokalizowanym w al. Stanów Zjednoczonych. Dodatkowo autobusy linii 141, 143, 188 i 523 – jadące w kierunku mostu Łazienkowskiego – zatrzymują się na przystanku Kanał Gocławski 01.



SKM S3 tylko do Dąbkowizny

Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S3 – od 22 maja do 13 czerwca – standardowo dojeżdżające do Radzymina kończą kursy w Dąbkowiźnie.

Od piątku, 22 maja do 13 czerwca trwa remont mostu nad rzeką Beniaminówką w Radzyminie. Pociągi SKM S3, które standardowo obsługują trasę do Radzymina kursują na trasie skróconej – do i z Dąbkowizny. Kursowanie pociągów Kolei Mazowieckich R92 zostało zawieszone.



Otwarcie ulicy Trakt Lubelski

Na swoje stałe trasy na ulicy Trakt Lubelski wróciły autobusy linii 142, 219, 702 i N72. Autobusy linii 142 jeżdżą teraz częściej.

Po otwarciu dla ruchu przebudowanego odcinka ul. Trakt Lubelski z tras objazdowych wróciły autobusy. Stałą trasą jeżdżą autobusy linii 142 ale ze zwiększoną częstotliwością na tym odcinku, gdzie jest najwięcej pasażerów. Dodatkowe kursy mają pomiędzy pętlą Wiatraczna a ulicą Skalnicową w dni powszednie, w godzinach szczytu (ramowo w godzinach: 6-9 oraz 15-19) co 30 minut. Razem z kursami podstawowymi linii (tj. na pełnej trasie do osiedla Aleksandrów) zapewnią częstotliwość 15 minut na odcinku Wiatraczna – Ośrodek Szkoleniowy. Na swoje stałe trasę powróciły także autobusy linii 702 i N72. Autobusy pozostały na ulicach Borków i Juhasów - po wycofaniu stamtąd 142 jeżdżą tam 219.

Oto trasy:
142, 702: WIATRACZNA – ... – Płowiecka – Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – ... – ALEKSANDRÓW/GLINIANKA
142 dodatkowe kursy: WIATRACZNA – ... – Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – Skalnicowa – SKALNICOWA (powrót: Skalnicowa).

219: GOCŁAW – ... – Mrówcza – Juhasów – Borków – Trakt Lubelski – Skalnicowa – Panny Wodnej – PKP RADOŚĆ
N72: DW.CENTRALNY – ... – Wał Miedzeszyński – Bronowska – Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – ... – KARCZEW STARE MIASTO



Przygotowujemy się do nowego roku szkolnego

Zarząd Transportu Miejskiego już zbiera informacje w warszawskich szkołach o planowanej liczbie pierwszoklasistów w roku szkolnym 2020/2021. Dzięki temu będziemy przygotowani do szybkiego i sprawnego wyrobienia Kart Ucznia i dostarczenia ich do szkół przed 1 września.

Nowi uczniowie, z klas pierwszych, którzy rozpoczną naukę w szkołach, od 1 września dostaną w szkole swoje Karty Ucznia, z którymi będą mogli jeździć warszawskimi tramwajami, autobusami, metrem i pociągami. W następnym roku szkolnym „pierwszaków" będzie ok. 15 tysięcy i tyle kart musimy przygotować. Dlatego już teraz rozpoczęliśmy współpracę ze szkołami.

Aby korzystać z bezpłatnych przejazdów wystarczy tylko, żeby rodzice złożyli w szkole dziecka wniosek (można go pobrać tutaj) wraz z aktualnym zdjęciem dziecka o wymiarach 3,5x4,5 cm. Dalszymi formalnościami zajmuje się szkoła, która przekazuje nam dokumenty. Możliwe jest też złożenie wniosku elektronicznie. Każda szkoła otrzymała od ZTM indywidualny link do aplikacji, który może przekazać rodzicom. Rodzic posługując się aplikacją może złożyć wniosek bez konieczności przychodzenia do szkoły. W obydwu przypadkach, tj. wniosku „papierowego" i elektronicznego, gotowe Karty Ucznia rozwozimy do szkół i pierwszoklasiści dostają je w swoich szkołach.
Inaczej jest w przypadku dzieci, które mieszkają w Warszawie, ale uczęszczają do szkoły poza jej granicami. Aby wyrobić Kartę Ucznia, rodzice powinni odwiedzić Punkt Obsługi Pasażerów z kompletem dokumentów (wniosek, zdjęcie ucznia, legitymacja szkolna, zaświadczenie ze szkoły o miejscu zamieszkania ucznia oraz uczęszczaniu do danej szkoły w określonym roku szkolnym, dokument potwierdzający tożsamość dziecka).

Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów WTP dla uczniów są nadawane na czas nauki szkolnej. Karty Ucznia są wydawane na maksymalnie cztery lata. Po ukończeniu szkoły podstawowej Karta Ucznia traci ważność i należy wyrobić Kartę Młodego Warszawiaka lub Warszawską Kartę Miejską. Dotychczas przygotowaliśmy ponad 190 tys. Kart Ucznia.

Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia są dostępne tutaj.



Autobusy w Nadarzynie przy P+R

Od poniedziałku 1 czerwca autobusy linii 711 i 733 zmieniły swoje trasy w Nadarzynie. Podjeżdżają do lokalnego węzła przesiadkowego przy nowym parkingu P+R.

Od poniedziałku, 1 czerwca uruchomione zostały nowe przystanki P+R Nadarzyn. Kończą tu trasę autobusy linii 711. Zatrzymują się tu również pojazdy linii 733. Po uruchomieniu przystanków zmieniły się trasy:

711 w kierunku P+R NADARZYN: P+R AL. KRAKOWSKA – (…) – Kościelna – Mszczonowska – Graniczna – P+R NADARZYN; w wybranych kursach: P+R AL. KRAKOWSKA – (…) – Kościelna – zawrotka na rondzie – Kościelna – jezdnia lokalna trasy S8 – Komorowska – Jodłowa – Pruszkowska – Mszczonowska – Graniczna – P+R NADARZYN
w kierunku P+R AL. KRAKOWSKA: P+R NADARZYN – Graniczna – Mszczonowska – Kościelna – jezdnia lokalna trasy





S8 – Komorowska – Jodłowa – Pruszkowska – Kościelna (…) – P+R AL. KRAKOWSKA; w wybranych kursach: P+R NADARZYN – Graniczna – Mszczonowska – Kościelna – (…) – P+R AL. KRAKOWSKA

733: P+R AL. KRAKOWSKA – (…) Mszczonowska – Graniczna – przejazd przez pętlę P+R NADARZYN – Graniczna – Mszczonowska – (…) – MŁOCHÓW.

Zatrzymują się tutaj również autobusy połączeń lokalnych - relacji Nadarzyn–Pruszków a od 15 czerwca także linii B7 (Nadarzyn – Brwinów przez Otrębusy). Parking P+R przy ul. Granicznej w Nadarzynie to inwestycja gminy. Jest tutaj sześć peronów autobusowych, parking z 225 miejscami dla samochodów (w tym ośmioma dla osób z niepełnosprawnościami) i 40 dla rowerów, stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Powstał także zadaszony dworzec autobusowy z poczekalnią.

Inwestycja „Parkuj i Jedź" zrealizowana była w ramach osi priorytetowej IV „Przejście na gospodarkę niskoemisyjną", Działanie 4.3 „Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza". Gmina Nadarzyn otrzymała dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020 w wysokości 4.624.070,14 zł. ■

Autobusy 304 i 332 ponownie na trasach

Od 25 maja na swoje trasy wyjechały autobusy linii 304 i 332.

Od 25 maja uczniowie klas I-III mogli wrócić na zajęcia opiekuńczo-wychowawcze do stołecznych szkół podstawowych, dlatego przywrócone zostało kursowanie autobusów zawieszonych linii szkolnych 304 i 332.

Przypominamy, że zgodnie z obowiązującymi aktualnie przepisami, komunikacją miejską może podróżować tyle osób, ile wynosi 50 proc. wszystkich miejsc – siedzących i stojących – w pojeździe. Połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna, trzeba zakrywać usta i nos. ■





To nie praca, to służba

Przedstawiamy pracę tych, dzięki którym Warszawski Transport Publiczny nie zatrzymał się nawet na chwilę w czasie epidemii. Każdego dnia kierowcy, motorniczowie, maszyniści, kierownicy pociągów, dyspozytorzy i mechanicy przychodzili do pracy po to, żeby mieszkańcy aglomeracji mogli dojechać do pracy, bądź załatwić pilne, codzienne sprawy.

DZIELILIŚMY SIĘ OBOWIĄZKAMI

W jaki sposób była zorganizowana praca Centrali Ruchu Zarządu Transportu Miejskiego w czasie epidemii koronawirusa? Z jakimi wyzwaniami trzeba sobie było radzić w ruchu autobusów – opowiadają Michał Konopka, Wojciech Dudek i Mikołaj Szymaniak, dyspozytorzy nadzoru ruchu Zarządu Transportu Miejskiego.

Jak wyglądała praca Centrali Ruchu ZTM w czasie kwarantanny?

Michał Konopka: Zostaliśmy podzieleni na grupy, z których każda pracowała na zmiany przez dwa tygodnie. Koledzy w tym czasie mieli wolne, a po 14 dniach następowała zamiana. Chodziło o to, aby w razie choroby kogoś z zespołu i konieczności kwarantanny pozostałych od razu była druga obsada. Dyżury trwały, tak jak przed epidemią 12 godzin, czyli od szóstej rano i od 18 po południu. Ze względów bezpieczeństwa i po to, żeby utrzymać odpowiedni dystans, obsada Centrali Ruchu to dziś trzy osoby.

Jak dzieliliście się obowiązkami jeśli chodzi o dyżury poranne i wieczorne?

M.K.: Musiały być zachowane przepisy Kodeksu Pracy. Jeśli ktoś pracował np. od poniedziałku do czwartku i przychodził rano, to potem miał wolne i znów pracował przez kolejne cztery dni rano bądź po południu.

Wojciech Dudek: Zredukowaliśmy obsadę Centrali Ruchu do niezbędnego minimum, żeby w pomieszczeniu znajdowało się jak najmniej osób, a jednocześnie nie było jakichkolwiek zakłóceń w pracy.

Od dawna obowiązują ograniczenia liczby pasażerów w komunikacji miejskiej. Mogły się zdarzać

przepełnienia. To też wpływało na waszą pracę?

M. K.: Mieliśmy zgłoszenia o przepełnieniach pojazdów. Ograniczenia wprowadzone rozporządzeniem Rady Ministrów były drastyczne. Jednym tramwajem mogło podróżować tylko kilka lub kilkanaście osób, a chętnych było więcej.

W. D.: Motorniczowie powiadamiali nas o tym, że nie odjadą z przystanku, jeśli ktoś nie wysiądzie.



M. K.: Miejskie Zakłady Autobusowe przyjęły inną politykę. Dostawaliśmy zgłoszenie, że pojazd jest przepełniony, ale kierowca jechał dalej. W autobusach przepełnienia zdarzały się bardzo rzadko.

Jak rozwiązywaliście te sytuacje?

Mikołaj Szymaniak: Jeśli zatrzymał się tramwaj, to wysyłaliśmy na miejsce dyspozytora w radiowozie na miejsce zdarzenia. On próbował negocjować z pasażerami. Wspomagał nas też nadzór ruchu Tramwajów Warszawskich. Bywało też tak, że interweniowała policja albo straż miejska.

W. D.: Na początku ludzie reagowali dość nerwowo. Zdarzało się, że pasażerowie informowali nas, bo ktoś w autobusie „podejrzanie głośno kaszlał”.

W początkowym okresie epidemii zdarzały się problemy kadrowe wśród kierowców?

M. Sz.: Chcieliśmy zapewnić pasażerom jak najlepsze warunki podróżowania, a trzeba było rozwiązać łamigłówkę, na którą składały się ograniczenia taborowe, ograniczenia w obsadzie i limity miejsc w pojazdach. Czasami rozwiązaniem było „przesuwanie” pojazdów na najbardziej obciążone linie. Za każdym razem staraliśmy się, żeby pasażerowie jak najmniej to odczuwali.

W czasie epidemii szczyt komunikacyjny zaczynał się wcześniej.

M. Sz.: To prawda, szczyt zaczynał się około godziny 5 rano. Największe wyzwanie stanowiło to na liniach podmiejskich, bo np. o tej porze przyjeżdżał jeden autobus, a uzbierało się tylu pasażerów, że trzeba byłoby podstawić trzy wozy.



M.K.: Rozwiązaniem była też zamiana taboru na większy. Na linię 707, która jeździ z Al. Krakowskiej do Piaseczna i zabiera wielu pasażerów rano oraz wieczorem, kierowaliśmy autobusy przegubowe.

M. Sz.: To była jedna z metod radzenia sobie w czasie epidemii. Tam, gdzie było to możliwe, bo czasem warunki drogowe nie pozwalają, zamienialiśmy autobusy 12-metrowe na 18-metrowe w godzinach szczytu.

MAM SWÓJ KAWAŁEK PODŁOGI

Wydzielona strefa, rękawiczki, maseczki, płyn do dezynfekcji – to teraz codzienność dla kierowników pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej , o czym opowiada Monika Szczęsna-Pazio, kierownik pociągu SKM.

Z powodu wprowadzonych przez rząd ograniczeń życie w Polsce bardzo mocno zwolniło. Pani pracowała cały czas?

Monika Szczęsna-Pazio: Chodziłam do pracy przez cały czas od chwili wprowadzenia ograniczeń w połowie marca. Mogłam sobie na to pozwolić ponieważ moja mama opiekowała się moimi dziećmi. Natomiast nie wszyscy mieli tak komfortową sytuację od kiedy przedszkola i szkoły zostały zamknięte.

Trzeba było pokonać obawy?

Gdy na początku marca pojawiły się informacje o pierwszym zakażonym pacjencie w Polsce, to czułam duży strach, jak chyba każdy. Bałam się o siebie, o swoich bliskich, bo przecież w pracy ciągle kontaktuję się z innymi ludźmi. Codziennie naszymi pociągami przewozimy tysiące osób. Rozmawiałam z koleżankami i kolegami z pracy i wiem, że każdy czuł to samo. Kiedy w pociągach SKM wprowadzono dla nas specjalnie wydzielone strefy, to było już z tym łatwiej. Z tyłu głowy miałam przeświadczenie, że jest ten przysłowiowy kawałek podłogi tylko dla siebie, co pozwala zachować bezpieczny dystans w codziennej pracy. Oprócz tego pracodawca zadbał też o to, żeby wyposażyć nas w odpowiednie środki ochrony osobistej, co także ma ogromne znaczenie. W pracy nosimy maseczki i rękawiczki. Teraz jest to taki nasz dodatkowy "służbowy ubiór".

Zdarzały się sytuacje, w których pasażer podchodził, bo chciał o coś zapytać?

Na początku była obawa, ale zarówno wtedy, jak i teraz pilnujemy zachowania odpowiedniego odstępu, a to zwiększa poczucie bezpieczeństwa. Chciałabym wyrazić uznanie dla pasażerów, który zachowują się naprawdę doskonale. Chodzą w maseczkach, zachowują odstęp, siadają tak, jak zalecają przepisy. Na pewno było im też łatwiej



zachować się zgodnie z wprowadzonymi obostrzeniami, bo jako jedyny przewoźnik kolejowy na terenie stołecznej aglomeracji nie ograniczyliśmy liczby pociągów.

Podczas pracy udaje się ograniczać kontakty z maszynistą?

Od wybuchu epidemii nie wchodzę do kabiny w czasie, kiedy w środku jest maszynista. Po każdym kursie pociągu dezynfekujemy jego miejsce pracy. To pomaga zachować komfort i bezpieczeństwo w pracy. Obsługa jednego pociągu SKM liczy dwie osoby, dzięki czemu łatwiej się porozumieć oraz poruszać w taki sposób, żeby nie mieć ze sobą bliskiego kontaktu.

Pracujecie w tych samych drużynach?

Zmieniamy się. System pracy w SKM wygląda w ten sposób, że z tą samą osobą przeważnie pracujemy w dzień, potem w kolejną noc i mamy dwa dni przerwy. Następnie przystępujemy do pracy z kolejną osobą. Rozważana była możliwość pracy w stałej obsadzie, ale ponieważ dużo osób korzysta z opieki nad dziećmi, ułożenie grafiku pracy w taki sposób nie było możliwe. Niewątpliwie istotne było także poczucie obowiązku i świadomość tego, że przecież SKM musi działać i trzeba nawet w tak trudnym czasie zapewnić ludziom sprawny transport. Taka jest nasza rola. Nie tylko ja tak do tego podchodziłam - wiele moich koleżanek i kolegów myślało tak samo. Co mieli zrobić ludzie, którzy musieli codziennie dostać się do pracy czy domu? Trzeba było iść do pracy.

Jak wygląda życie i praca w biurze, przed wyruszeniem w trasę?

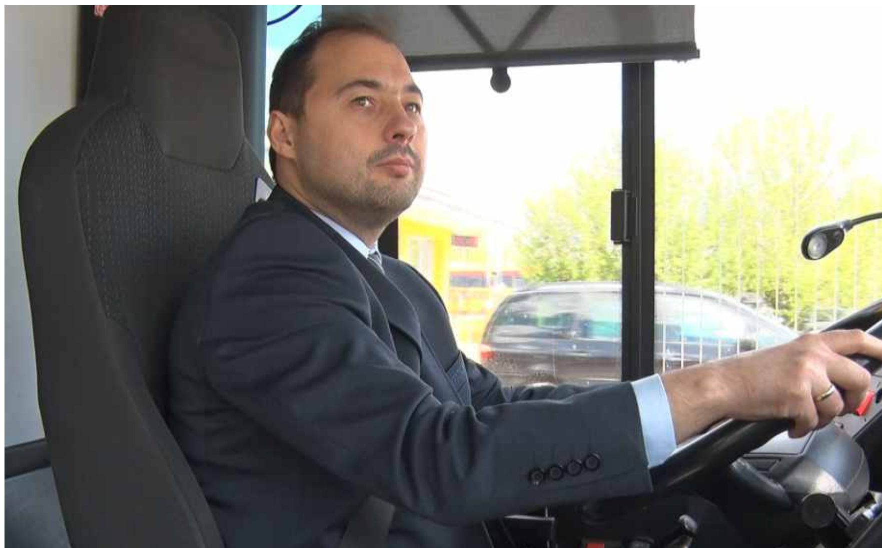
Bardzo brakuje mi takich bliskich rozmów i spotkań z kolegami i koleżankami, jak przed epidemią, ale trzeba zachowywać odpowiedni odstęp. Nie witamy się uściskiem dłoni. Codziennie przed rozpoczęciem pracy każdy ma mierzoną temperaturę, musimy także dezynfekować ręce. Wcześniej, podczas przerw spotykaliśmy się i rozmawialiśmy przy kawie. Bardzo mi tego brakuje, ale musimy się dostosować do nowej rzeczywistości i mieć nadzieję, że wszystko jeszcze wróci do sytuacji sprzed koronawirusa. Bo wróci, wierzę w to mocno.

PORADZILIŚMY SOBIE DZIĘKI DYSCYPLINIE

Autobusy w zajezdniach były dezynfekowane, ale niezależnie od tego kierowcy przed podjęciem pracy środkami odkażającymi przecierali pulpity. Na dyspozytorni do pobrania były zestawy zawierające między innymi butelkę z rozpylaczem środka dezynfekującego – opowiada kierowca MZA Aleksander Choromański.

Jak wspomina pan czas, kiedy pojawiało się coraz więcej informacji o epidemii i wchodziły kolejne obostrzenia?

Aleksander Choromański: Pierwsze plakaty z zaleceniami dotyczącymi pandemii pojawiły się u nas w zajezdni jeszcze przed pierwszym zarażeniem w Polsce. W miarę rozwoju sytuacji zagrożenia autobusy dość szybko zrobiły się puste, a później pojawiły się wygrodzone strefy i limity osób w pojazdach. Pamiętam, że jechałem autobusem linii 105 i już było w nim tylko kilka osób, chociaż jeszcze taśmy za pierwszymi siedzeniami nie były przyklejone. Przyznam, że na początku wszyscy mieliśmy obawy. Na początku nie było wiadomo, czy się za chwilę samemu nie zachoruje, czy życie nie jest zagrożone. Dzisiaj wiemy więcej, ale wtedy wiele osób miało obawy przed pójściem do pracy. Sam się zastanawiałem, czy to jest dobre, że chodzę do pracy? Może lepiej by było wziąć opiekę na dziecko lub pójść na urlop? Co zrobić, jeśli ktoś w domu się rozchoruje? Na pewno nie byłem jedynym kierowcą, który miał obawy przed chodzeniem do pracy, ale może dzięki temu wszyscy byli bardziej uważni i starali się przestrzegać wprowadzanych zasad?



Środki ostrożności były na każdym kroku?

Na terenie zajezdni, przy wejściu do budynku jest powieszony dozownik, a w łazience stoi żel do odkażania. Na początku epidemii żele do rąk były rozdawane pracownikom. Potem każdy dostał buteleczki do samodzielnego napełniania z dozowników. Niektórzy sami przynosili większe pojemniki, żeby środków starczyło na dłużej. W kabinie jest wiele rzeczy, których się dotyka podczas jazdy: kierownica, przyciski, hamulec ręczny, dźwignie kierunkowskazów, retardera, kluczyki. Autobusy na zajezdniach były dezynfekowane, ale niezależnie od tego kierowcy przed podjęciem pracy środkami odkażającymi przecierali pulpity. Na dyspozytorni do pobrania były zestawy zawierające między innymi butelkę z rozpylaczem środka dezynfekującego. Do tego dla każdego kierowcy czekała maseczka, a w późniejszym czasie w tapicerni, która w normalnych warunkach służy do napraw tapicerki w autobusach uruchomiono produkcję maseczek dla kierowców.

Jak radzili sobie pracownicy innych działów?

Komunikacja miejska to nie tylko kierowcy, którzy służą na tzw. pierwszej linii frontu. Pracownicy zaplecza technicznego, mechanicy, pracownicy biurowi, służby nadzoru ruchu to są ludzie, którzy też byli narażeni na zarażenie i też musieli zmienić nawyki i dostosować się do sytuacji. Po każdym zjeździe na zakład do każdego autobusu wchodzili pracownicy serwisu sprzątającego i oprócz rutynowego sprzątania pojazdu przecierali wszystkie elementy do których pasażerowie mogli dotknąć (poręcze, uchwyty itp.) środkami dezynfekującymi. Mechanicy autobusowi bardzo często muszą pracować w zespole, nie rzadko trzeba używać siły, bo każdy z elementów jest kilkukrotnie cięższy od tych jakie są w samochodach osobowych. Każda z tych osób w jakiś sposób musiała dostosowywać się do sytuacji, bo w komunikacji miejskiej nie da się pracować zdalnie.

W autobusie trzeba było szczególnie uważać?

Wsiadałem w rękawiczkach, najpierw wszystko odkażałem, dopiero potem zdejmowałem je z dłoni, chociaż byli koledzy, którzy całe zmiany przejeździli w rękawiczkach. Mnie się zdarzył jeden taki kurs, ale nie było to dla mnie wygodne i wolałem dokładnie wyczyścić miejsce pracy

i prowadzić pojazd bez rękawiczek. Wprowadzenie stref bezpieczeństwa za kabiną przez ZTM bardzo poprawiło komfort pracy kierowcy. Dzięki temu nie trzeba było się zastanawiać, czy pasażer stojący tuż za szybą kabiny jest zarażony COVID i czy nie obawiać się nawet małego kichnięcia.

W zajezdni przebywają setki kierowców. Jak tam wyglądała sytuacja?

Każdego ranka z zajezdni wyjeżdża ok. 300 autobusów. W szczycie wyjazdowym w ciągu jednej minuty przez bramę przejeżdża kilka autobusów. Ruch się zaczyna o już o drugiej w nocy, z kulminacją przypadającą pomiędzy 4 a 5 rano. Dyspozytornia jest tym miejscem w którym w okresie czterech godzin przetacza się ponad trzysta osób każdego poranka. Kierowcy przychodzą, odbierają dokumenty, wymieniają się uwagami odnośnie pracy, piją poranną kawę. Niektórzy pojawiają się dużo wcześniej, żeby dobrze przygotować się do zmiany, ale kiedyś była to też okazja do spotkań. W środku nocy dyspozytornia tętniła życiem. Kiedy pojawiły się obostrzenia, to poranny pobyt na dyspozytorni ograniczył się do przyjścia, odebrania dokumentów i wyjścia do autobusu. Samo podejście do okienka odbywało się pojedynczo i w odstępach. Każdy stosował się do wprowadzonych stref bezpieczeństwa wyznaczonych taśmą. Przed epidemią do pracy wielu kierowców dojeżdżało autobusem nocnym, a w czasie jazdy rozmawiali i wymieniali swoje uwagi. Teraz, z uwagi na zminimalizowanie ryzyka zarażenia, jeśli ktoś mógł, to przyjeżdżał samochodem osobowym tak aby unikać kontaktu z kolegami.

Przed wyruszeniem w trasę jeszcze trzeba się pojawić na dyspozytorni

Dyspozytornia była regularnie dezynfekowana. Pracownik firmy dezynfekującej w kombinezonie spryskiwał wszystkie powierzchnie, blaty oraz komputery. Potem przez ok. 15 minut nikt nie miał prawa przebywać w obiekcie. Charakterystycznym dla tego okresu stała się woń środków do dezynfekcji unosząca się na dyspozytorni oraz przyległych pomieszczeniach.

Pan też dojeżdżał do pracy komunikacją miejską?

Sam nie bałem się jeździć komunikacją miejską jako pasażer. Byłem pozytywnie zaskoczony, jak bardzo zdyscyplinowani byli pasażerowie — sami pilnowali porządku, zajmowali oddalone od siebie miejsca. Jeśli ktoś siedział na fotelu, który był zwrócony do innego rządu siedzeń przodem, to nikt inny już się tam nie dosiadał. Jestem pod ogromnym wrażeniem odpowiedzialności naszych pasażerów.

Podczas pracy zdarzają się sytuacje nieprzewidziane?

Jeden kierowca wyszedł do chorego pasażera, a ratownicy medyczni po przyjechaniu na miejsce stwierdzili podejrzenie zarażeniem koronawirusem. Chęć pomocy była u kierowcy na pierwszym miejscu, nie chciał zostawić kogoś w potrzebie. Na szczęście wynik badania u pasażera okazał się negatywny. Raz było tak, że dwa autobusy z rzędu, z jednej linii zostały ściągnięte z trasy na dezynfekcję tylko dlatego, że wsiedli do nich pasażerowie z podejrzeniem obecności koronawirusa. Po zjeździe nie wjeżdżały standardową ścieżką obejmującą tankowanie, przegląd autobusu i mycie, a zostały zaraz po przekroczeniu bramy skierowane do specjalnej strefy w celu wykonania dezynfekcji. Dopiero w późniejszym czasie można było wykonać pozostałe czynności obsługowe. Kierowca, który mógł mieć styczność z osobą podejrzaną o obecność COVID nie pojawiał się na dyspozytorni do czasu uzyskania pewności, że nie musi być objęty kwarantanną. Myślę, że dzięki dyscyplinie wszystkich kierowców ale także i innych pracowników warszawskiej komunikacji oraz wprowadzeniu procedur i środków bezpieczeństwa przez Miejskie Zakłady Autobusowe oraz Zarząd Transportu Miejskiego udało się w tym trudnym czasie uniknąć zachorowań, które mogły by mieć negatywny wpływ na dostępność autobusów dla naszych pasażerów. Zarówno pracownicy komunikacji, którzy pokazali, że nie zawiodą i potrafią z dnia na dzień zmienić swoje nawyki i dostosować się do

sytuacji ale też i pasażerowie, bo incydentów zakłócających bezpieczeństwo było naprawdę niewiele. Chyba nie będzie przesadą stwierdzenie, że zdaliśmy ten egzamin!

PASAŻEROWIE STOSUJĄ SIĘ DO ZALECEŃ

Są na pierwszej linii frontu, codziennie mają kontakt z pasażerami, ale dbają też o dezynfekcję stacji. O pracy dyżurnych stacji metra opowiada Monika Kaczmarczyk.

Jak wygląda praca w pandemii i jak się zmieniły obowiązki?

Mamy mniej pasażerów, ale więcej pracy związanej z obsługą infrastruktury. Przede wszystkim do naszych obowiązków doszedł nadzór nad prowadzonymi codziennie dezynfekcjami stacji.

Czy w związku z tym są obszary pracy, na które trzeba zwracać szczególną uwagę?

Na samym początku wprowadzenia ograniczeń trochę baliśmy się o to jak uda nam się utrzymać odpowiednią liczbę pasażerów w pojazdach, gdyż założone ograniczenia były znaczące. Jednak dość szybko okazało się, ze pasażerów po prostu ubyło, a do tego ludzie byli od początku bardzo świadomi zagrożenia i nie mieliśmy żadnych incydentów z powodu ograniczeń związanych z zapełnieniem wagonów.

Czy utrzymywanie dystansu społecznego stanowi problem na stanowisku dyżurnego?

Jesteśmy na pierwszej linii kontaktu z pasażerami – to do nas zwracają się jeśli mają jakiś problem, coś zgubią, potrzebują pomocy. Jednak w miarę możliwości codzienne obchody staramy się przeprowadzać poza godzinami szczytu, by tego kontaktu było możliwie jak najmniej. Oczywiście dbamy też o to, by w miarę możliwości nie utrzymywać bliskich kontaktów z kolegami i koleżankami w pracy, nosimy maseczki, dezynfekujemy ręce. Jednak poza tym, praca wygląda w miarę podobnie jak dotychczas.



Jakie są reakcje pasażerów na wprowadzone zmiany?

Pasażerowie zdają sobie sprawę z zagrożenia i stosują się do zaleceń. Podobnie firmy zewnętrzne, a tych jest u nas sporo. Mamy dystrybutory z płynami dezynfekującymi i każdy, kto wchodzi do pokoju dyżurnego stacji jest zobligowany do umycia rąk – nie ma potrzeby przypominania ludziom co powinni robić. To budujące. Mimo to zdarzają się sytuacje nieprzewidziane. W marcu mieliśmy na stacji Politechnika ewakuację, bo na peron przyszła osoba z podejrzeniem koronawirusa. Szybko zareagowały służby, mężczyzna został odwieziony karetką, ale zapadła równolegle decyzja o zamknięciu i dezynfekcji stacji.

Czy czuje się Pani zagrożona pracując w metrze?

Tak jak wspominałam, dyżurni pracują na pierwszej linii, wiec oczywiście obawa jest. Do tego dochodzą problemy organizacyjne. Wiele osób w naszej firmie ma dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym – takich, których nie można zostawić w domu podczas zamknięcia placówek oświatowych. Muszą pracować zdalnie albo brać urlopy, a to wpływa na dostępność kadr. Pewnych rzeczy nie da się zrobić zdalnie, potrzebny jest człowiek fizycznie na miejscu. Ja nie mam dzieci, ale mimo lęku na początku postanowiłam nie brać urlopu. Firma wyposażyła nas we wszystkie konieczne środki ochrony, jestem dobrej myśli.

JESTEŚMY WYCZULENI NA KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA

Mimo tych środków zapobiegawczych, obawiam się o swoje zdrowie, co jest chyba naturalną reakcją. Mam jednak świadomość, że funkcjonowanie transportu publicznego jest kluczowe w czasie pandemii. Nie każdy ma możliwość przesiąść się do swojego samochodu – mówi Michał Berbeć, motorniczy Tramwajów Warszawskich.

Jak wygląda dzień z życia motorniczego Tramwajów Warszawskich?

Michał Berbeć: Dzień motorniczego rozpoczyna się w zajezdni, gdzie muszę pobrać niezbędne dokumenty pojazdu oraz ocenić jego przygotowanie do jazdy. Trzeba sprawdzić szereg rzeczy, m.in. sprawność urządzeń łączących wagony, hamulców, oświetlenia, blokad drzwi, zabezpieczeń szafek z urządzeniami elektrycznymi, a także czystość wagonu. Dopiero po upewnieniu się, że wszystko działa prawidłowo mogę zaprogramować kasowniki i wyświetlacze z oznakowaniem linii, a później wyruszyć w trasę.

Prowadzenie tramwaju, który wraz z pasażerami waży ok. 40 ton, to nie lada sztuka. Każdy motorniczy musi być bardzo skupiony i myśleć nie tylko za siebie, ale także za pozostałych uczestników ruchu – kierowców czy pieszych. Mam świadomość, że w zderzeniu z pojazdem który prowadzę, inni nie mają szans. Dlatego ja oraz moi koledzy po fachu jesteśmy wyczuleni na kwestie bezpieczeństwa. Każdego dnia, dzięki uwadze motorniczych, udaje się uniknąć wielu zdarzeń, które mogłyby być tragiczne w skutkach.

Do najważniejszych obowiązków w trakcie pracy należy punktualna jazda zgodnie z rozkładem, pomoc pasażerom - np. osobom niepełnosprawnym, uzupełnienie karty drogowej zawierającej informacje o przebiegu kursu – wpisuję w nią informacje m.in. o godzinach przyjazdu na pętlę czy ewentualnych zatorach na trasie. W razie różnych, nieprzewidzianych zdarzeń uniemożliwiających dalszy przejazd, takich jak wypadek, zasłabnięcie pasażera, dewastacja pojazdu itp. – muszę niezwłocznie powiadomić o tym Centralę Ruchu.

Bycie motorniczym nie sprowadza się tylko do obsługi pojazdu i pasażerów, to także ogromna ilość wiedzy, którą musiałem posiąść zaczynając od przepisów, znajomości budowy tramwaju, zagadnień dot. elektryki, sieci trakcyjnej czy budowy

infrastruktury tramwajowej, a kończąc na procedurach, które pozawalają bezpiecznie i komfortowo przewozić dziennie tysiące pasażerów. To oni są najważniejsi, a ja staram się dowieźć ich na czas bo mam świadomość, że jadą np. do pracy czy do lekarza i nie mogą się spóźnić.

Co jest najtrudniejsze w pracy motorniczego? A co daje największą satysfakcję?

Moja praca, wbrew pozorom, jest stresująca i wymagająca. Spędzam w trasie wiele godzin, przejeżdżając w trakcie swojej zmiany kilka tysięcy kilometrów miesięcznie. Dyżury przypadają o różnych porach dnia i nocy oraz w trakcie świąt. Czasami muszę być także mediatorem czy ratownikiem medycznym dla pasażerów. Taka jest specyfika tego zawodu.

Satysfakcję z bycia motorniczym przynosi każda niestandardowa sytuacja, która dzięki mojej interwencji zakończyła się szczęśliwie ale także, a może przede wszystkim, życzliwość wielu pasażerów – podziękowanie czy zwykły uśmiech. Te małe gesty doceniam zawsze, a teraz w czasach pandemii, są jeszcze bardziej potrzebne.

Właśnie, jak wygląda praca motorniczego w czasach koronawirusa?

Obecnie ruch jest mniejszy, wprowadzono wydzielone strefy wyłączone z użytkowania w każdym pojeździe aby zminimalizować ryzyko zakażenia motorniczych. W trosce o zdrowie pasażerów każdy wagon jest także dezynfekowany. Znaczną część swojej pracy wykonuję teraz w rękawiczkach i często dezynfekuję dłonie. Dodatkowym moim obowiązkiem jest teraz pilnowanie maksymalnej liczby osób, które mogą się przemieszczać danym składem. Mimo tych środków zapobiegawczych, obawiam się o swoje zdrowie, co jest chyba naturalną reakcją. Mam jednak świadomość, że funkcjonowanie transportu publicznego jest kluczowe w czasie pandemii. Nie każdy ma możliwość przesiąść się do swojego samochodu i pojechać do pracy np. w szpitalu czy sklepie spożywczym, który musi funkcjonować abyśmy wszyscy mogli w miarę normalnie żyć. Uważam, że razem z przedstawicielami innych zawodów, którzy ze względu na charakter swojej pracy nie mogą zostać w domu, tworzymy zgrany zespół i sprawiamy, że miasto działa. Praca motorniczego to służba dla drugiego człowieka. ■



Jak odwiesić ważność biletu

Wracają Państwo do pracy? Chcecie znów regularnie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego, a wcześniej zawiesiliście ważność biletu? Można go odwiesić na specjalnej stronie internetowej, bez konieczności przychodzenia do Punktu Obsługi Pasażerów.



Aby odwiesić ważność kontraktu, wystarczy wejść na stronę internetową zawieswkm/wtp.waw.pl/odwies i postępować zgodnie z instrukcją – wpisać numer karty i wybrać opcję „odwieś". Konieczne jest podanie numeru karty i przepisanie kodu z obrazka.

W sytuacji, gdy ważność biletu jeszcze nie dobiegła końca, a bilet został odwieszony, można ponownie korzystać z komunikacji. Można wykorzystać zapisany na karcie bilet do końca ważności, a zawieszony okres biletu odzyskać później. Przekodowanie niewykorzystanej części biletu, czyli okresu gdy był on zawieszony, na inny termin jest możliwe w Punkcie Obsługi Pasażerów. Nie trzeba zgłaszać się do POP niezwłocznie po podjęciu decyzji o powrocie do korzystania z komunikacji publicznej, można to zrobić w dowolnym momencie.



Natomiast jeśli ważność biletu się skończyła w czasie gdy był on zawieszony, trzeba zakodować nowy bilet. Można to zrobić w dowolnym punkcie sprzedaży biletów WTP. Nagranie nowego biletu nie spowoduje usunięcia zawieszonego okresu ważności biletu i można będzie ten niewykorzystany podczas zawieszenia czas przekodować w POP-ie w dowolnym terminie.

Lista Punktów Obsługi Pasażerów i godziny ich otwarcia oraz zasady zawieszania biletów dostępne są na stronie www.wtp.waw.pl. ■

Dbaj o zdrowie

i zachowuj dystans społeczny

W parku albo w lesie

najlepiej odpoczniesz

Wybierz miejsce i dojedź tam

Warszawskim Transportem Publicznym

Sprawdź ten adres

zielonamapa.waw.pl



fot. archiwum KMKM - „ogórki” nr tab.1983 i 8081; DTP Warszawa 2003 rok

Ocalić od zapomnienia

Jedni sklejają modele, które ustawiają na półce w pokoju, a inni składają prawdziwe autobusy i tramwaje ratując od zapomnienia historię warszawskiej komunikacji. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie ma już 40 lat, a kolekcja zabytkowych pojazdów cały czas się powiększa.

Chaussony, berliety, ikarusy, jelcze, berlinki, wagony z Konstalu, a przed wojną nawet autobusy marki chevrolet czy francuskie somua – przez lata po stolicy jeździło wiele wspaniałych pojazdów. Widać je na fotografiach przedstawiających Warszawę, jakiej już nie ma, potem podnoszącą się z ruin, następnie szaroburą z lat 60. albo też obsypaną śniegiem w czasie zimy stulecia. Woziły warszawiaków, były niezbędnym elementem codzienności. Nikt nie zwracał na nie szczególnej uwagi – skoro mają przyjeżdżać, to przyjeżdżają, wsiada się i wysiada.

„Ogórek” był pierwszy

Byli jednak i tacy, których interesowały najdrobniejsze szczegóły, zauważali różnice w kolorystyce pojazdów, odstępstwa od standardowego malowania, nowe kroje czcionek na tablicach informacyjnych, różne „syrenki”. Interesowali się szczegółami technicznymi autobusów i tramwajów, przebiegiem tras, lokalizacją przystanków. Z takiej grupy zapaleńców powstał KMKM. W miarę rozwijania działalności klubu, rosła także kolekcja pojazdów, które uratowali od zniszczenia i którym przywrócili wygląd z czasów ich służby w transporcie publicznym.

Początki nie były łatwe, bo w latach 80. i na początku lat 90. w Polsce panował kryzys gospodarczy i niewiele osób myślało o tym, by ratować od zniszczenia zabytkowe pojazdy. Trzeba było przede wszystkim kupować i naprawiać nowe. Kilka wartościowych modeli – chausson APH 522, elektryczny jelcz-berliet PR100 czy piętrowy büssing D2U stało w nieistniejącym już Muzeum Przemysłu (oddziale ówczesnego Muzeum Techniki NOT) w dawnej fabryce Norblina przy ul. Żelaznej. Wytrwałość się jednak opłaciła i w 1999 roku do kolekcji trafił pierwszy wóz – jelcz 272 Mex.

Udało się też wypracować odpowiednią strategię walki o zabytki. W pierwszej kolejności klubowicze z KMKM postawili na najbardziej wartościowe egzemplarze. Wymagało to sporego wysiłku, kreatywności, szczęścia i nakładów finansowych, ale było warto bo jak pisze Marcin Żabicki w książce „Zabytkowe pojazdy komunikacji miejskiej z kolekcji KMKM w Warszawie”, już w 2003 roku na Dniach Transportu Publicznego można było zaprezentować trzy odrestaurowane „ogórki”. W kolekcji KMKM nie mogło przecież zabraknąć jelczy, które bardzo mocno



fot. archiwum KMKM - jelcz 272 Mex nr tab. 1983 przed renowacją; Wrocław



fot. Michał Koziński - chausson nr tab. 395 przed renowacją; Warszawa 2011

zapisały się w historii warszawskiej komunikacji. O takie zabytki też trzeba było ostro walczyć, jeździć po Polsce, a potem starać się, by trafiły do Warszawy. Jelcz 272 Mex, czyli pierwszy autobus w zbiorach klubu przyjechał do stolicy aż z Wrocławia. To tam, na osiedlu Kozanów, został wypatrzony przez czyjeś czujne oczy. Swoją służbę skończył chyba jeżdżąc w barwach ZOZ Ziębice, bo taka nazwa widniała na burcie.

Najbardziej znany pojazd w kolekcji KMKM zdobył kilka lat później. Chausson, przekazany do Muzeum Techniki niszczał, więc koło zaczęło się starać o inny egzemplarz tego wyjątkowego autobusu. Nie było łatwo, tropy prowadziły aż na Madagaskar. Ściągnięcie autobusu stamtąd wydawało się niewykonalne. Na szczęście, dzięki kontaktom w Holandii, udało się sprowadzić z Belgii chaussona AH 48. Kosztował „jedyne” 3 000 euro, a to dlatego, że właściciele uważali go za egzemplarz nie do uratowania, który nadaje się jedynie jako „dawca” części zamiennych. Miejskie Zakłady Autobusowe sfinansowały transport pojazdu do Polski. Polscy mechanicy po raz kolejny pokazali, że nie ma dla nich rzeczy niemożliwych. Firma państwa Rzęchowskich z Wierzbia podjęła się tego zadania i chausson dziś cieszy warszawiaków, a nawet występuje w filmach.

Czasami do zdobycia nowych egzemplarzy do kolekcji nie wystarczały dobre chęci ani nawet pieniądze. Zgodę na przekazanie autobusu san H-100 A musiał wydać w 2004 roku ówczesny Minister Obrony Narodowej, Jerzy Szmajdziński. Dopiero wtedy można było pozyskać pojazd i zacząć usuwanie fotela dentystycznego, bo wcześniej pojazd służył jako objazdowy gabinet w Ludowym Wojsku Polskim. Inny san H-100B, po zakończeniu wieloletniej służby służył jako skład wszystkiego i zdążył już nawet „wrosnąć” w ziemię. Jego naprawa w zakładzie MZA przy ul. Stalowej trwała długo, a podjął się jej emerytowany pracownik warszawskich autobusów Stanisław Adamski.

Można je spotkać na ulicach

W stwierdzeniu, że członkowie KMKM jeździli po całej Polsce, ratując autobusy nie ma przesady, bo inny pojazd – tym razem jelcz 043 – przyjechał z kolei z Drohiczyna. Najpierw pracował w Kasiłanie pod Chełmem, potem w Siennicy Nadolnej (nieopodal Krasnegostawu). Autobus znalazł się na działce pod Otwockiem i wydawało się, że nie da się go już przywrócić do ruchu. Podjął się tego zadania Marek Bednarczyk, sympatyk KMKM z Drohiczyna. Trzeba było znaleźć i zdobyć wszystkie elementy wyposażenia nadwozia, poradzić sobie z korozją, naprawić ubytki. Totalnie zdewastowany pojazd został wyremontowany i pomalowany w piękne, kre-



fot. Leszek Peczyński - chausson nr tab. 395 po renowacji; Warszawa 2015



fot. Leszek Peczyński - san H100 nr tab. 8082 przed przekazaniem przez wojsko; 2004 rok

mowo-niebieskie barwy. Ten „ogórek”, prawdopodobnie ostatni, jaki zszedł z linii produkcyjnej (w 1986 roku), stał się także pierwszym, uruchomionym przez KMKM zabytkowym pojazdem.

W kolekcji nie brakuje też oczywiście ikarusów, które przez wiele lat woziły warszawiaków i jeszcze dziś wielu mieszkańców stolicy darzy je sentymentem. Były głośne, kopciły, wsiadało się do nich niewygodnie, zwłaszcza z wózkiem dziecięcym, ale były niezawodne. Przy różnych okazjach można podziwiać oczywiście krótkiego ikarusa 260, a także przegubowego ikarusa 280. Pojazdy w przeszłości kursowały po Warszawie. Jest też ikarus 66. Niewiele takich maszyn pracowało w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej na południu Polski. Ten egzemplarz, znaleziony w miejscowości Włoszakowice niedaleko Jeziora Dominickiego, był wyprodukowany na eksport do Niemieckiej Republiki Demokratycznej (tak, tak, było kiedyś takie państwo) a na przełomie lat 80. i 90. miał służyć jako karawan. Można mieć nadzieję, że dzięki staraniom miłośników komunikacji zyska drugie życie. ■



fot. Leszek Peczyński - san H100 nr tab. 8082 po renowacji; 2016 rok

fot. Leszek Peczyński - san nr tab. 160 Zlot Zabytkowych Autobusów; Warszawa 2011 rok

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Marcin Żabicki, *Zabytkowe pojazdy komunikacji miejskiej z kolekcji KMKM w Warszawie*, Warszawa, 2020


zakochaj się
w Warszawie